VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 31)
z dnia 9 maja 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 31)

9 maja 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (druk nr 250).

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Artur Kawaler** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Narodowej Ministerstwa Finansów, **Tomasz Połeć** główny inspektor transportu drogowego, **Marek Maj** doradca ekonomiczny Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych Najwyższej Izby Kontroli oraz **Elwira Syta** starszy specjalista w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Wojciech Paluch** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Prosiłbym już o uwagę. Rozpoczynamy dzisiejszej posiedzenie, które poświęcone jest rozpatrzeniu poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (druk nr 250). Czy ze strony pań i panów posłów są uwagi do porządku? Nie ma, dziękuję bardzo.

Witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, pana ministra Tomasza Połcia i wszystkich innych naszych gości i osoby towarzyszące.

Rozpoczynamy pierwsze czytanie projektu zawartego w druku nr 250. Mam informację, że pana posła Mularczyka nie będzie, więc poproszę o uzasadnienie pana posła Szeligę. Dobrze?

Poseł Piotr Szeliga (SP):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w imieniu posłów-wnioskodawców chciałbym przedstawić projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (druk nr 250). W art. 1 – przeczytam ten projekt: „Art. 1 W ustawie z dnia 27 października 1994 roku o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym:

1) Art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

»2. Autostradami budowanymi i eksploatowanymi jako płatne będą:

1) A1 Gdańsk – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki – granica państwa,

2) A2 granica państwa – Świecko – Poznań – Łódź – Warszawa – Biała Podlaska – Kukuryki – granica państwa,

3) A 4 granica państwa – Jędrzychowice – Krzyżowa – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Korczowa – granica państwa,

4) A8 autostrada obwodnica Wrocławia na odcinku A4 – Psie Pole,

5) A18 granica państwa – Olszyna – Krzyżowa«.”.

Tutaj po art. 1 ust. 2 chcieliśmy dodać ust. 2a w brzmieniu: „Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad nie pobiera opłat od pojazdów, o których mowa w art. 37a ust. 6 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 27 października 1994 roku o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, korzystających z autostrady wyłącznie na odcinku wskazanym poniżej lub krótszym:

1) autostrada A1 na odcinkach:
   a) węzeł Stryków I – węzeł Wrocław,
   b) węzeł Bytom – węzeł Sośnica;
2) autostrada A2 na odcinkach:
   a) węzeł Emilia – węzeł Stryków II,
   b) węzeł Pruszków – węzeł Konotopa;
3) autostrada A4 na odcinkach:
   a) węzeł Kleszczów – węzeł Murckowska,
   b) węzeł Balice I – węzeł Bieżanów,
   c) węzeł Rzeszów Zachód – węzeł Rzeszów Wschód;
4) autostrada A8 na odcinku węzeł Pawłowice – węzeł Nowa Wieś Wrocławska.”.

„Art. 2. Traci moc rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 roku w sprawie autostrad płatnych (Dz. U. Nr 121 z 2002 roku, poz. 1034).

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od jej ogłoszenia.”.

Uzasadnienie. Jak wiemy, w ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy wielokrotnie na stronach Ministerstwa Infrastruktury przedstawiano różne rozbieżne wersje propozycji zmian rozporządzenia w sprawie autostrad płatnych. Oczywiście, kiedy pojawiały się te nowe propozycje, zaraz w różnych częściach kraju pojawiały się protesty społeczne, różne debaty. Często po wpływem presji ministerstwo w jednych przypadkach zmieniało przepisy, a w innych nie.

Ważne jest, że wprowadzając przepisy proponowane przez ministerstwo, do listy odcinków bezpłatnych dodajemy także odcinek A2 Rzeszów Zachód – Rzeszów Wschód. Z dotychczasowych propozycji wynikało, iż stolica Podkarpacia byłaby jedynym miastem wojewódzkim, przez które przebiega autostrada A4, gdzie nie byłoby zwolnienia z opłat. Oczywiście nie można dyskryminować jednego regionu, a inne traktować inaczej. Nie można także pozwolić na to, by kwestia płatności była kwestią jakichś rozgrywek politycznych bądź składania obietnic przedwyborczych i później rozgrywania lokalnych społeczności. Uważamy, że skoro ministerstwo nie doszło do niczego, to chcielibyśmy, aby po prostu to rozporządzenie zastąpić przepisem rangi ustawowej, by raz na zawsze wykluczyć wszelkie dyskusje społeczne i rozwiązać problemy lokalne. Tak jak wcześniej podkreślałem, chodzi także o to, aby traktować wszystkie regiony równo, szczególnie chodzi tu o Podkarpacie.

Jeśli chodzi o skutki gospodarcze, to lokalnie na pewno często spotykamy się z głosami naszych wyborców, że zmusza to inwestorów do zastanowienia. Dla nas może się to wydawać błahym problemem, ale często nie chcą inwestować ze względu na to, że ludzie z okolicznych miejscowości mają później utrudniony przez płatności dojazd do pracy.

Jeśli chodzi o skutki finansowe, to może nie będę cytował, bo państwo macie to w projekcie. Ogólnie można powiedzieć, że średnio w ciągu roku Skarb Państwa straciłby 118 mln zł. Do tego trzeba by jeszcze dodać to, że nie mamy wyliczeń na temat odcinka Rzeszów Zachód – Rzeszów Wschód. Czyli byłyby jakieś straty dla budżetu, ale w projekcie ustawy chodziło nam głównie o to, aby ustawą zakończyć wszelkie spory. Oczywiście proszę państwa o poparcie naszej ustawy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że dobrą rzeczą będzie, jeżeli do tego projektu ustosunkuje się pan minister.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Poproszę tu o pomoc, natomiast mogę oczywiście powiedzieć kilka słów o generaliach. Przede wszystkim projekt nosi dużą wadę prawną. W polskim systemie prawnym najważniejsze rzeczy są załatwiane w ustawie, natomiast rzeczy szczegółowe – typu cena,

typu wyznaczenie odcinków – są regulowane rozporządzeniami. W związku z tym, jeżeli my ustawą dzisiaj chcemy takie rzeczy regulować i pan poseł sprawozdawca powiada: „załatwienie sprawy raz na zawsze”, to chciałem panu powiedzieć, że to będzie znaczyło tyle, że przy każdym nowym odcinku będzie nowa ustawa i jeszcze raz będzie wracała do Sejmu. W związku z tym, będziemy mieli *neverending story* – niekończącą się opowieść, kiedy za każdym razem będziemy wracali do pełnego cyklu legislacyjnego.

Dlatego mi brakuje kilku elementów w uzasadnieniu tego projektu, bo ja np. nie wiem, skąd się wzięły takie odcinki, a nie inne. Czy wielkość miasta, czy prawdopodobne potoki podróżnych lokalnych, czy w ogóle generalne natężenie ruchu na tym odcinku wzięto pod uwagę. Skąd takie, a nie inne dobory odcinków? Jestem przekonany, że są nieuwzględnione przez państwa odcinki, które będą miały roszczenia na tym etapie. Inni też będą chcieli się znaleźć na tej ekskluzywnej liście, że nie będą musieli płacić.

W czasie konsultacji społecznych przy wcześniejszej próbie wprowadzenia przez rząd takiej listy odcinków niepłatnych żądano od nas rozwiązania systemowego. W związku z tym doszliśmy do przekonania, że rozwiązaniem systemowym, takim społecznie akceptowalnym jest zaproponowanie możliwie najniższej ceny. W związku z tym zaproponowaliśmy 10 groszy za kilometr, co w polskich warunkach (100 km za 10 zł) państwo przyznają, że nie jest wygórowaną ceną. Państwo znacie odcinki koncesyjne Katowice–Kraków czy na północy „jedynki”. Tam to dochodzi gdzieś do 20 czy wręcz 30 groszy. Zaproponowaliśmy, chcąc żeby było przyzwolenie społeczne na systemowe rozwiązanie, 10 groszy i uważamy, że to załatwia sprawę. Nie będę się rozwodził. Konkludując, stanowisko rządu w takiej sytuacji jest w sposób oczywisty negatywne.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Oczywiście prowadzimy debatę w czasie pierwszego czytania, tak że proszę o zgłaszanie się. Czy na tym etapie Biuro Legislacyjne chciałoby się wypowiedzieć? Wszystko to, co jest zawarte w opinii, rozumiem? Pan przewodniczący Piechociński, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Sprawa jest ważna, ponieważ w tych kwestiach mamy dużo dyskusji i jeszcze więcej emocji, więc dziękuję za tę ofertę, którą wnioskodawcy przedkładają. Ja wnoszę o powołanie podkomisji, która przeanalizowałaby całokształt tych spraw. Szkoda, że nie mamy powołanej podkomisji stałej do takich spraw, bo w jej obszarze można by to skonfrontować.

To prawda, mamy te 10–29 groszy, mamy te elementy polityki transportowej wynikającej z tego, że na drogach budowanych, modernizowanych czy „uekspresowianych” z pieniędzy unijnych ma być taki profit, ale ma to określone konsekwencje. Mamy Program Drogowy w Krajowym Funduszu Drogowym, mamy program e-myta i tam są inne wyliczenia, szacunki. Pieniądze w ramach KFD krążą, więc to wymaga bardzo racjonalnego i wszechstronnego przeanalizowania. Pamiętamy też z poprzedniej kadencji choćby propozycję posła Adamczyka, dotyczyła ona „czwórki”. Są kwestie remontów, jakości, odniesienia się do ruchu na drogach alternatywnych dla tych płatnych odcinków, więc powołanie podkomisji miałoby sens. Mogłoby to być także dużym wkładem do poważniejszej merytorycznej dyskusji w tym zakresie. Chodzi o politykę transportową wobec wysokości stawek w dostępie do infrastruktury, relacje między koleją i drogami, między poszczególnymi drogami, między transportem indywidualnym a transportem towarów. To jest kwestia choćby wyłączenia autobusów, jeśli chodzi o e-myto. Mamy parę takich spraw w tym obszarze, które na nowo nie tylko Komisja, ale i eksperci zaproszeni na posiedzenie Komisji powinni poważnie przeanalizować. Stąd myślę, że jest to racjonalne, aby taką podkomisję powołać i bardzo solidnie zastanowić się nad całym scenariuszem w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, wracamy do tej dyskusji, bo nie można do niej nie wrócić. Otóż, przypomnę, że w poprzedniej kadencji Sejmu, zwłaszcza w ostatnim roku

tejże kadencji wielokrotnie mieliśmy okazję do tego, aby debatować na zasadnością przyjęcia takiego, a nie innego systemu opłat, nad zasadnością przyjęcia chociażby opłat dla przejazdów samochodów w transporcie publicznym. Autobusy dzisiaj, niestety, muszą płacić e-myto, co wpływa na wzrost cen biletów, nie tylko na obwodnicach miast, ale także na odcinkach chociażby pomiędzy miastami w aglomeracjach. Przypomnę, że problem w poprzedniej kadencji, pod kierownictwem ministra Grabarczyka i wiceministra Stępnia, był całkowicie ignorowany i mówię to z pełną odpowiedzialnością – był bezwzględnie ignorowany.

Wielokrotnie wnosiliśmy o to, aby rozważyć zmianę rozporządzenia zanim ono jeszcze było projektem, aby wyłączyć obwodnice miast z opłat e-myta. Niestety, pan minister Stępień, albo resort słowami ministra Stępnia miał olbrzymie trudności, aby zdefiniować obwodnice. Przypomnę, że na sali plenarnej, ale także na posiedzeniu Komisji pan wiceminister Stępień stwierdził, że trudno jest zdefiniować, czym naprawdę jest obwodnica miasta. Ja zacytuję, mam tutaj wydruk stenogramu z wystąpienia pana ministra chociażby na sali posiedzeń. Przypomnę, że w cywilizowanej Europie nie tylko odcinki autostrad, ale wszystkich dróg będących drogami krajowymi, na których pobiera się takie czy inne daniny, w pobliżu miast są wyłączone z pobierania tych opłat. Nie po to, panie ministrze, powstawały te obwodnice, ażeby dzisiaj pobierać na nich opłaty, a tym samym spychać ruch samochodowy, zwłaszcza ruch samochodów ciężkich – bo o tym dzisiaj mówimy, czyli o samochodach powyżej 3,5 t – przede wszystkim na drogi municypalne, na drogi równoległe albo zastępujące ciąg obwodnic, a tak się niestety teraz dzieje. Samorządy próbowały zapobiec temu zjawisku po 1 lipca ubiegłego roku, kiedy system e-myta został włączony, ustawiając różnorakie zapory w postaci ograniczeń tonażu itd., ale nie do końca szczęśliwie. To były tylko i wyłącznie protezy. Były kłopoty, które z pełną odpowiedzialnością ówczesny minister infrastruktury zgotował samorządom.

Proponowaliśmy, mówię tutaj o Klubie Parlamentarnym Prawo i Sprawiedliwość, projekt ustawy, który – myślę – rozwieje obawy pana ministra, bo ten projekt jutro powtórnie złożymy do laski marszałkowskiej. Oto proponujemy w tym projekcie, aby w rozporządzeniu dotyczącym opłat drogowych wyłączyć obwodnice miast. Nie będzie miał pan, panie ministrze, ani wszyscy, którzy będą się nad tym pochylali dylematu czy to ten odcinek, czy inny odcinek. Nie, każdy odcinek drogi, który można uznać za obwodnicę miasta czy miasteczka winien być wyłączony. Panie ministrze, niech pan nie wpada w korkociąg słowotwórstwa pana wiceministra Stępnia. Uznajmy, że pan wiceminister Stępień przeszedł już do historii i nie wracajmy do skomplikowanych konstrukcji słownych z jego wystąpień i uzasadnień, do pokracznego stanowiska rządu, bo w tych przypadkach to były takie pokraczne stanowiska rządu, niecelowane społecznie.

W związku z tym popieramy ideę i propozycję przekazania projektu do podkomisji. Mamy nadzieję, że zderzy się też z innymi pomysłami i wykoncypujemy m.in. zasadę, że transport publiczny, panie ministrze, czyli autobusy i busy są wyłączone z systemu e-myta. To można też wpisać do ustawy, co będzie, że tak powiem, blokowało możliwości, albo inaczej, definiowało jednoznacznie określenia w rozporządzeniu Rady Ministrów. Możemy też z tego wyłączyć właśnie obwodnice miast. Tak jak powiedział pan przewodniczący Piechociński, warto nad tym się pochylić, warto zastanowić.

Tu korzystając z tego, że jestem przy głosie, panie ministrze, co do 10 groszy za kilometr, to nie jesteście państwo bardzo oryginalni, bo to w 2007 r. ówczesny minister transportu, nasz szacowny kolega Jerzy Polaczek w imieniu rządu ogłosił, że przyjmuję się 10 groszy za kilometr... Proszę?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Trzeba było wprowadzić.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale przecież nie zechcieliście wprowadzić przez następne 5 lat. Dobrze, że dzisiaj tak się dzieję i mogę podziękować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze inne zgłoszenia ze strony pań i panów posłów? Rozumiem, że nie ma. Na tym zamykam pierwsze czytanie projektu zawartego w druku nr 250.

W trakcie pierwszego czytania został złożony wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia tego projektu i jak niektórzy tutaj sugerowali w swoich wypowiedziach też innych projektów, które się mogą pojawić. Czy jest ze strony pań i panów posłów sprzeciw wobec propozycji przyjęcia takiego wniosku? Rozumiem, że nie ma sprzeciwu.

Jest akceptacja co do powołania podkomisji nadzwyczajnej.

Proponuję, żeby podkomisja nadzwyczajna składała się z 8 osób. W takim przypadku mielibyśmy następujące reprezentacje: klub Platformy Obywatelskiej – 3 osoby, Solidarna Polska – 1 przedstawiciel, Ruch Palikota – 1 przedstawiciel, Polskie Stronnictwo Ludowe – 1 przedstawiciel, Prawo i Sprawiedliwość – 2 przedstawicieli. Jest akceptacja rozumiem?

Ze strony PO są pan poseł Żmijan, pan poseł Smolarz i pan poseł Pietrzczyk. Rozumiem, że jest akceptacja ze strony panów posłów? Ze strony RP?

Poseł Witold Klepacz (RP):

Chciałbym zgłosić pana posła Krupę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, pan poseł Krupa. Ze strony PSL jest pan poseł Janusz Piechociński i ze strony PiS pan poseł Adamczyk i pan poseł Polaczek, tak? Dobrze.

Poseł Piotr Szeliga (SP):

SP zgłasza pana posła Żaczka.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

A nie pan? Rozumiem, że nie poseł Szeliga, tylko poseł Żaczek.

Poseł Piotr Szeliga (SP):

Poseł Żaczek, tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, zgadza się. Czyli jeszcze raz powtórzymy: poseł Adamczyk i poseł Polaczek – PiS, pan poseł Piechociński – PSL, pan poseł Krupa – RP, pan poseł Żaczek – SP i panowie posłowie Żmijan, Smolarz i Pietrzczyk – PO. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu wobec propozycji przyjęcia takiego składu osobowego podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu zawartego w druku nr 250?

Jest akceptacja, za co wszystkim bardzo dziękuję.

Na tym kończymy prace nad tym projektem w dniu dzisiejszym. Proszę wszystkich członków podkomisji o podejście do stołu prezydialnego.